

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 95 (1977)
Heft: 41: ASIC-Sondernummer: Brückenbau

Artikel: L'ASIC et la sécurité de l'emploi
Autor: Matter, Frédéric
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-73467>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 09.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

ASIC Association Suisse des Ingénieurs-Conseils
 Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieure
 Associazione Svizzera degli Ingegneri Consulenti

Sondernummer 1977: Brückenbau

L'ASIC et la sécurité de l'emploi

Tout en saluant la parution annuelle consacrée une fois de plus à l'activité de quelques membres de notre association, nous aimerais souligner que depuis 1973, début de la récession, les effectifs de nos collaborateurs – 1800 personnes – n'ont pratiquement pas varié. A quoi cela tient-il? Peut-être que nos statuts, très strictes dans le domaine de la formation, de l'expérience et de l'indépendance, font que nos quelques 180 propriétaires de bureaux d'étude, bureaux petits et moyens pour l'essentiel, sont fortement personnalisés et de ce fait sont à même de pratiquer une grande souplesse d'adaptation et offrir une certaine qualité

de prestations aux maîtres d'ouvrages qui existent encore. En tout état de cause, une bonne stabilité du personnel garantit un meilleur exercice de la profession et nous voulons espérer que le nombre de nos collaborateurs ne fléchira pas ces prochaines années. Le corollaire à cette situation, c'est le problème de notre règlement d'honoraires. A ce sujet, l'ASIC soutient sans restriction la SIA dans ses efforts pour assurer à ses membres une rémunération équitable assurant une existence raisonnable à nos bureaux d'étude.

Frédéric Matter, président de l'ASIC

Der Lehnenviadukt Beckenried

Nationalstrasse N2: Abschnitt Höfe–Seelisbergtunnel (Kt. Nidwalden)

Von Dialma Jakob Bänziger, Zürich

Allgemeines und Grundlagen

Die Grundlagen des Projektes, die Vorbereitung und Durchführung des Submissionswettbewerbes gemäss SIA-Ordnung 153 vom 28. Februar 1973 bis 29. Oktober 1973 sowie die Beurteilung und der Entscheid durch das Preisgericht im April 1974 sind im Bericht von U.M. Eggstein (Luzern) (SBZ, Nr. 34, 1974) veröffentlicht worden [1]. Die besonderen geologischen und geotechnischen Aspekte bei der Planung und beim Bau des Lehnenviaduktes wurden an der Frühjahrstagung der Schweizerischen Gesellschaft für Boden- und Felsmechanik in Luzern vom 13. Mai 1977 in folgenden Referaten behandelt: «Allgemeines über Planung der Nationalstrasse N2 im Kanton Nidwalden» (B. Boffo), «Erläuterung des Gesamtprojektes des Lehnenviaduktes Beckenried» (U.M. Eggstein), «Der Einfluss der Fundation auf das Konzept des Viaduktes» (D.J. Bänziger), «Geologie und Geotechnik» (T.R. Schneider), «Bodenmechanische Probleme, Hangstabilität und Hangsanierungsprojekt» (R. Mengis), «Berechnung und Durchführung der Schächte – Erdbauarbeiten» (U. Vollenweider). Die Referate werden durch die genannte Gesellschaft und zum Teil auch in der SBZ publiziert. Im folgenden Bericht wird daher auf die *Grundlagen* und die besonderen *geotechnischen Aspekte* nur noch so weit eingetreten, als es für das Verständnis der Zusammenhänge notwendig ist.

Grundkonzept des Projektes

Bei Beginn der Projektierungsarbeiten am Trassee, die durch das Kantonsingenieurbüro Nidwalden und das Ingenieurbüro Hch. Bachmann (Luzern) erfolgten, wurde an eine konventionelle Strassenführung mit Dämmen, Hanganschnitten, Stützmauern und Brücken über die zahlreichen Bachtobel hinweg gedacht. Dementsprechend schmiegte sich die Linienführung so gut als möglich an das bestehende Gelände an. Das Projekt ist 1969 bezüglich Lage und Nivellette öffentlich aufgelegt worden (Bild 1).

Die geologischen Untersuchungen von T.R. Schneider (Uerikon) zeigten, dass der Hang weder stark angeschnitten noch mit Dämmen belastet werden darf, weil dadurch seine Stabilität und die des Strassenkörpers gefährdet würde. Ein konventioneller Strassenbau schied somit aus. Wegen des sehr steil abfallenden Geländes hätte er auch keine Kostenvorteile gebracht. Als Alternative wurde durch den Geologen auch eine *Tunnellösung* geprüft. Der Tunnel hätte im westlichen Bereich auf eine grösere Länge Lockergestein und bautechnisch ungünstigen Flysch-Schiefer durchfahren müssen. Vom Tunnelende in der Felswand des Rütenerseelis bis zum Portal des Seelisbergtunnels wäre eine rund 460 m lange Brücke erforderlich gewesen. Die Untersuchungen für diese Variante ergaben zwei- bis dreimal so hohe Erstellungskosten im Vergleich mit